



on the water

rivista di architettura e arti del progetto luglio/agosto 2012

123

Luca Brenta Yacht Design
Foster+Partners
Fritsch-Durisotti
Francesco Paszkowski Design
Dordoni Architetti
John Shuttleworth Yacht Designs
Stefano Pastrovich
WHY Design Team
E. Kevin Schopfer
OTAM
MOS
Espen E. Erikstad
MONOarchitects
Rost-Niderehe Architekten Ingenieure
+31 architects

Motto Architettura

Rivista Bimestrale/Poste Italiane SpA - spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB Bologna
Italia € 12,00 Canada CAD 39,95/Germany € 24,80/UK GBP 19,50/Greece € 22,00/Ireland € 22,00/Netherlands € 22,00/Switzerland CHF 30,00/USA \$ 40,95/Belgium € 22,00



design focus
outdoor

a dialogue with Francesco Paszkowski

Giovanni Polazzi: Sei attualmente riconosciuto come uno dei designer più ricercati nell'ambito della nautica, i tuoi interventi nell'ambito dello Yacht Design sono molto apprezzati e celebrati. Come hai conquistato questo ruolo e queste capacità?

Francesco Paszkowski: La mia storia è lunghissima, ho lavorato in molti paesi del mondo ma la mia formazione e probabilmente, la mia fortuna, è legata all'opportunità di poter conoscere e collaborare con Pier Luigi Spadolini. Casualmente, durante una cena di lavoro, conobbi un cliente dello studio Spadolini: un greco produttore di gioielli che faceva affari fra la Cina e Singapore. Mi offrì di lavorare in un nuovo cantiere di Singapore specializzata nella costruzione di barche da 28/42 metri. All'epoca in Italia l'economia era condizionata dalla nostra vecchia moneta, la lira, e dal costo della nostra manodopera, mentre l'importanza e la diffusione del dollaro a livello mondiale consentiva, in oriente, di poter realizzare una imbarcazione di pari livello per meno della metà della spesa. Un 42 metri, il cui costo di costruzione in Italia si aggirava sui 25 miliardi di lire, poteva essere realizzato a Singapore con circa 10 miliardi, pertanto molte aziende avevano spostato la loro produzione e costruivano imbarcazioni in cantieri localizzati in tali paesi. Il problema consisteva nell'arretratezza di tali contesti nel settore della nautica. Singapore in effetti è sempre stato un porto di smistamento, la loro unica esperienza era quella navale e commerciale mentre il settore dello yacht e del lusso non era ancora sviluppato; pertanto essendo alla ricerca di professionalità e competenze ha avuto l'opportunità di approfittare di questa condizione ed acquisire fin da giovane una forte conoscenza ed esperienza sul campo.

G.P.: Costruivate per committenti stranieri con competenze e professionalità esterne e manodopera locale?

F.P.: A Singapore è sempre stato così. La grossa sfida era quella di cercare manodopera specializzata in Italia e importare tutti i macchinari mentre la manovalanza era locale. Questa esperienza bellissima, iniziata a 27 anni è durata 6 anni.

La parte commerciale e gestionale era a Atene, quindi io mi muovevo fra queste due città imparando moltissimo in un tempo relativamente breve.

G.P.: Il mercato della nautica dove ti ha portato? Dove stai lavorando adesso?

F.P.: Attualmente sto lavorando in Europa, soprattutto in Italia. Sto continuando una collaborazione, iniziata nel '96 con un cantiere olandese e, contemporaneamente, realizzo progetti su invito di altri cantieri o committenti diretti.

Giovanni Polazzi: You are today known as one of the most sought-after designer in the boating sector, and your projects in the context of yacht design are highly appreciated and widely published. How have you reached this position and level of expertise?

Francesco Paszkowski: My story is a very long one; I have worked in many countries in the world but my training and probably my fortune is linked to the fact that I had the opportunity to meet and work with Pier Luigi Spadolini. During a business dinner I encountered a customer of the Spadolini firm, a Greek jewellery manufacturer who did business between China and Singapore. He offered me to work at a new yacht building yard in Singapore specialized in the construction of 28 to 42 meters long boats. In those years the Italian economy was hampered by our old currency, the lira, and by our high labour costs, while the worldwide importance and diffusion of the dollar made it possible to build a boat of the same type in the East for less than half the cost. A 42 metres which it would have cost around 25 billion lire to build in Italy could be realized in Singapore for about 10 billion, and therefore many companies had moved their production and built yachts in yards located in these countries.

The problem was that these contexts were very behind the times in the yachting sector. In fact, Singapore has always been a transit port, they only had experience with ships and trade, while the yachting and luxury sector had not yet been developed; and as they were in search of professional skills and expertise, I have been able to take advantage of this situation and acquire a solid knowledge and experience in the field from a young age.

G.P.: Did you build for foreign customers, using imported professional expertise and local manpower?

"Tatiana per sempre",
Francesco Paszkowski
Design, Baglietta
boatyard.
Photo by Studio Ciapetti.







Tatiana per sempre,
Francesco Paszkowski
Design, Baglietto
boatyard.
Photo by Studio Ciapetti.

Ultimamente sono i cantieri che invitano i designer in base alla loro fama e alla loro riconosciuta esperienza, in modo da proporre ai clienti esclusività e qualità del design oltreché riconosciuta qualità costruttiva.

G.P.: È il cantiere che propone un progettista, oppure è il committente che lo ricerca autonomamente?

F.P.: Se hai un cliente diretto vivi la realtà cantieristica in un modo completamente diverso, se viceversa hai un cantiere che ti commissiona un progetto il committente è chi costruisce e quindi è un rapporto completamente diverso. Sperimento il mio particolare rapporto con il mondo della nautica secondo questi due canali: quello del cliente privato con cui si seleziona talvolta anche il cantiere o quello del cantiere che sceglie con chi lavorare in funzione dell'esperienza del designer e delle richieste del mercato.

G.P.: I diversi cantieri ti richiedono un concept da presentare successivamente al cliente oppure indicano loro i limiti e i parametri del progetto?

F.P.: Il cantiere fornisce una scatola, che chiamano Box, indicano i parametri e i limiti (costi, dimensioni, ecc...) dai quali non uscire pur potendo esprimersi liberamente sul piano della fantasia in termini di stile e quindi di design. Durante il lavoro tutto deve rientrare all'interno dei parametri, ad esempio 70 metri per 70 milioni. Il progetto è 70x70.

Il controllo maggiore viene effettuato dal cantiere, ma anche il progettista mentre lavora al layout deve sempre controllare il progetto e le proposte al fine di non superare per quanto riguarda gli arredi i 3.000/4.000 euro al metro quadrato.

F.P.: It has always been like that in Singapore. The great challenge consisted of finding specialized workers in Italy and importing all the machinery, while the unskilled labourers were local.

This wonderful experience began when I was 27 and lasted 6 years. The commercial and administrative departments were located in Athens, and so I travelled between these two cities, learning a lot in a relatively short period of time.

G.P.: Where has the yacht market brought you? Where are you working now?

F.P.: I am currently working in Europe, mainly in Italy. I continue a collaboration which I initiated in 1996 with a Dutch boatyard, and at the same time I realize projects on the request of other yards and direct customers. Recently it has become common practice for yacht builders to invite designers on the basis of their fame and recognized experience, in order to offer their customers exclusivity and high-quality design in addition to recognized construction qualities.

G.P.: Does the yacht builder suggest a designer, or does the customer autonomously recognize him?

F.P.: If you work for a direct customer you live the yacht building yard reality in a completely different way. If it is, vice versa, the boatyard that entrusts you with a project, the customer is the yacht builder, and the story and the relationship are therefore completely different. I live my particular relationship with the boating world according to these two channels: that of the private customer with whom one sometimes also chooses the boatyard, or that of the boatyard which chooses with whom to work depending on the designer's experience and the demands of the market.

G.P.: Do different yacht builders ask you to prepare a concept which they then present to the customer, or do they indicate the limits and parameters of the design?

F.P.: The yacht builder supplies what they call a box, specifying the parameters and limits (costs, dimensions, etc...) which must not be exceeded, at the same time giving the designer free reins to express his fantasy in terms of style and thus design.

During the work everything must remain within the parameters, for instance 70 metres for 70 million. The project is 70x70.





Cifra alla quale va aggiunto in seguito anche il montaggio e questa è una conoscenza ed una capacità che si raggiunge soltanto con il tempo e con l'esperienza; per questo altri designers sono più ricercati di altri, per la loro bravura e creatività sul piano estetico ma anche per la capacità di centrare con il progetto il budget.

G.P.: Qual è il tuo settore specifico?

F.P.: Opera morta (ndr. La parte dello scafo della nave situata al di sopra del piano di galleggiamento) e interni, ossia tutto quello che vedi: è un lavoro di carrozzeria. Se dovessi classificarmi, io sono un carrozziere, un disegnatore di interni e un decoratore, poi però vengo chiamato designer. Come ho già detto, ho avuto la fortuna di lavorare allo Studio Spadolini e quindi di fare molta esperienza mentre stavo ancora studiando alla Facoltà di Architettura. Il mio mondo è diventato il design, anche se in realtà nasco come illustratore. All'epoca facevo dei renderings fotorealistici, che in quel periodo non erano molto diffusi. Passavo giornate e notti a fare disegni in bianco e nero. Poi la vera esperienza l'ho fatta sul campo, anche andando a lavorare a Singapore, dove ero in contatto con falegnami e artigiani. Attualmente ci sono delle scuole di nautica che insegnano solo a gestire sommariamente il programma Rhinoceros affrontando poco il tema specifico delle barche e della nautica in generale. Gli studenti escono troppo sicuri del loro lato creativo ma poi non sono assolutamente in grado di gestire la parte economica di un progetto.

Most of the controls are effectuated by the yacht builder, but also the architect must, while working on the layout, continuously check the project and the proposals in order not to exceed a limit of 3,000/4,000 euro per square meter as far as the interior decoration is concerned.

Subsequently one must add the assembly to this figure, and this is a knowledge and skill that can only be acquired with time and experience; this is why some designers are more in demand than others, because of their ability and creativity on an aesthetic level, but also because of their ability to keep their project within the budget.

G.P.: What is your specific sector?

F.P.: Upper-works (NdR. the part of the hull located above the water line) and interiors, in other words everything you see: it is a matter of bodywork. If I were to classify myself, I would say that I am a body designer, an interior designer and a decorator, but then I am called a designer.



I pochi architetti capaci che ho conosciuto sono coloro che hanno lavorato in studi molti grandi, come Rogers, Spadolini, Piano...dove si impara a vivere il mondo dell'architettura e il mondo della costruzione allo stesso tempo, come dire teoria e prassi.

G. P.: Tornando al progetto, il punto di partenza sono i parametri che stanno alla base di ciò che potremmo definire bando di concorso o meglio di consultazione, fornito dal cantiere?

F. P.: Il cantiere dà i parametri ma poi devi cercare di creare qualcosa di nuovo per superare la concorrenza. Non è soltanto un'operazione di stile. Quando ho iniziato a lavorare con Sanlorenzo, cantiere di Viareggio e Ameglia, tali cantieri non avevano ancora realizzato un prodotto costruito con un materiale come l'alluminio; materiale che rappresentava, in un certo senso, una incognita. Per tali motivi mi hanno chiesto qualcosa di nuovo sapendo tuttavia che avevo lavorato per Baglietto e che avevo già fatto esperienza con l'alluminio. Ho proposto loro un progetto, un'idea nuova che avevo elaborato anni prima: una barca con dei balconi che si aprono a sbalzo nel salone e nella cabina armatoriale. Si tratta in definitiva di una scatola chiusa che si apre suggestivamente per vedere il mare. Il progetto è piaciuto e abbiamo avuto uno straordinario successo. In generale il progettista deve creare e proporre nello stesso spazio nuove funzioni, nuove opportunità diverse da quelle dei tuoi concorrenti, ad esempio un beach club nella zona di poppa, una spa vicino al mare, ecc... in sostanza, un'idea originale che trasformi un progetto in un'espressione unica e originale. La sfida è dura, perché una barca è sempre una barca, quella zona è sempre quella, quindi devi giocartela o con i cinematismi o con lo sfruttamento dello spazio, la rotazione dello scafo: insomma è una questione di dettagli.

Vince chi ha più senso del dettaglio e riesce a mettere in pista un'idea più innovativa, più accattivante, diciamo che l'obiettivo di fondo è suscitare meraviglia restando pragmatici e tecnicamente ineccepibili.

G. P.: Anche con l'uso di materiali innovativi?

F. P.: No, sui materiali nuovi in realtà c'è molta resistenza. Anche per i rischi che solitamente il loro impiego può comportare. Recentemente ho provato a presentare un progetto con un materiale che ho trovato vicino ad Ancona, simile ad una stoffa che, se bucata, si ricompone grazie ad una sorta di effetto memoria che porta il tessuto a ricomporsi. Pensavo di realizzarci una sovrastruttura di rivestimento per creare qualcosa di "spaziale". Ho avuto l'occasione fortuita di incontrare un armatore arabo che cercava qualcosa di nuovo, mai visto sul mercato. Ho iniziato a pensare quindi di trasformare l'immagine di una sorta di "Vespucci", in qualcosa d'altro; in pratica, sfruttando le caratteristiche di quel materiale, si potevano ruotare i fiocchi per farli diventare dei pezzi di tessuto volanti. Si trattava di un materiale incredibile che mi permetteva di trasformare di notte questa barca in una lampada gigantesca. All'armatore l'idea è piaciuta, ma per adesso il progetto è fermo perché con il cantiere non ci troviamo con i costi. Si tratta di un progetto molto interessante, è un mix vela/motore: nasce dall'idea di realizzare le vele con questo materiale innovativo sfruttando in futuro anche l'opportunità del fotovoltaico in modo che la sovrastruttura possa diventare fonte di energia, l'ossatura viceversa, invece di realizzarla in alluminio poteva essere fatta in lamellare, rispondendo in questo modo alle nuove esigenze "green" che stanno attraversando e condizionando oltre l'architettura anche il mondo della nautica.

Apache 2, Francesco Paszkowski Design, Baglietto boatyard.
Photo by Studio Ciapetti.



As I just pointed out, I have had the fortune to work with the Spadolini firm and thus to get a lot of experience while I was still a student at the architecture faculty. I have become a designer, even if I really started out as an illustrator. At that time I did photorealistic renderings, which were not very diffused at the time. I spent days and nights preparing drawings in black and white. Then I got my real experience in the field, also by working in Singapore, where I worked directly with carpenters and craftsmen. Today there are yacht design schools which only teach to summarily manage the Rhinoceros program, but without paying much attention to the specific theme of yachts and boating in general. The students graduate with too much confidence in their creativity, but then they are completely unable to manage the economic part of a project. The few capable architects I have met are those who have worked with very large firms, as Rogers, Spadolini, Piano... where one learns to move in both worlds at the same time, that of architecture and that of boat building, or in other words to tackle both theory and practice.

G.P.: To return to design, does the starting point consist of the parameters, which represent the basis of what we can define the tender specifications or rather the consulting specifications, provided by the yacht builder?

F.P.: The yacht building yard provides the parameters, but then you must try to create something new to outdo the competition. It is not just a matter of style. When I began to work with Sanlorenzo, a boatyard in Viareggio and Ameglia, these boating yards had not yet built anything with a material as for instance aluminium, which to some extent represented an incognito. They have therefore asked me to do something new, while knowing that I had worked for Baglietto and that I already had experience with aluminium. I have suggested a project, a new idea which I had elaborated years before: it is a matter of a boat with balconies that are projected when opened, in the salon and the master cabin: in the final analysis it is a matter of a closed box that opens in a fascinating manner, to watch the ocean. The project was appreciated and has been very successful.

The designer must, in general, create and suggest, for the same space, new functions and new opportunities that differ from those of the competition, for instance a beach club at the stern, a spa near the sea, etc.... essentially, an original idea that turns a design into a unique and original expression. It is an anything but easy challenge, because a boat is always a boat, the area remains the same, and so you must either play with kinematic motion or with the way the space is utilized, the rotation of the hull: in short, it is a matter of details. The winner is the designer who has the greatest sense of the details and manages to present an idea that is more innovative, more captivating; we use to say that the essential goal is to elicit amazement while remaining pragmatic and technically irreproachable.

G.P.: Also with the use of innovative materials?

F.P.: No, there is actually a lot of resistance against using new materials. Also due to the hazards that are often associated with their use. I have recently tried to present a project with a material I found near Ancona, similar to a fabric. If one cuts a hole in it, it reforms itself due to a kind of memory effect that makes the fabric reconstruct itself.



G. P.: C'è attenzione ai temi della sostenibilità anche nel mondo della nautica?

F. P.: Non puoi non farci caso, però fondamentalmente in una barca a motore non puoi arrivare a raggiungere risultati significativi. Alcuni cantieri hanno provato a fare delle barche elettriche (Ferretti) ma siamo ancora lontani dal successo. L'unico modo dovrebbe essere quello di realizzare una sorta di petroliera con tanti mq di fotovoltaico per far sì che tu possa convogliare una gran quantità di energia per muovere le eliche, ma più aumenti la superficie più aumenti la massa ed il peso senza quindi raggiungere mai l'obiettivo. In questo campo i cantieri sono andati in un'altra direzione, pur mantenendo il motore a gasolio si sono orientati sulla progettazione di scafi più performanti attraverso studi ingegneristici più approfonditi, ricercando un maggior scorrimento con minor consumo e minor potenza, in molti cercano di portare il motore, che prima pompava in modo indiscriminato una quantità indefinita di litri di gasolio, a pomparne la metà pur avendo la stessa velocità e essendo addirittura più veloci. Le carene si stanno modificando e con queste si modifica anche la sovrastruttura, il design generale. Io sto sviluppando con un ingegnere di Livorno, Rabito, uno scafo più affusolato, più performante, una sorta di canoa, che riesce a consumare ed inquinare molto meno poiché in definitiva necessita di un motore meno potente pur migliorando le prestazioni. Questa ricerca è "green oriented".

G. P.: Che rapporto c'è tra il settore della nautica e altri mondi legati all'industrial design ad esempio quello dell'automobile? Si muovono di pari passo?

I thought of realizing a superstructure, to cover the surface in order to create something "spatial". I happened to meet an Arab shipowner who was looking for something new, something that had never been seen before in the market. I then began to think of transforming the image in a kind of "Vespucci", in something different, essentially exploring the characteristics of that material; one could rotate the jib to turn them into pieces of flying fabric.

It was a matter of an incredible material that enabled me to turn this boat into a gigantic lamp by night. The shipowner liked the idea, but for now the project has come to a stop because we did not manage, with the yacht builder, to keep the costs within bounds. It is a matter of a very interesting project, a mix between sail and engine: it is born from the idea of making the sails with this innovative material, also using photovoltaic panels in the future in order to turn the superstructure into a source of energy. The skeleton, on the contrary, instead of being made in aluminium, could be in plywood, thus also meeting the "green" requirements that are entering and influencing not only the world of architecture but also that of yachting.

46 Steel "Lammouche",
Francesco Paszkowski
Design, Sanlorenzo,
boatyard.

F.P.: Direi di no. Con Lancia abbiamo fatto una sorta di gioco per vedere come se la sarebbero cavata i designer della nautica all'interno del mondo automobilistico. *Io mi son divertito molto* tuttavia per quanto riguarda il car design possono esserci delle migrazioni che si limitano all'emulazione delle linee o dei profili ma non molto altro. Nei miei disegni certe trasmissioni si notano molto, ma a causa dei cambiamenti che ci sono stati, soprattutto di recente, secondo me il car design non potrà essere associato alla nautica più di tanto. Io ci provo perché è sempre stato il mio sogno ma so che è difficile.

G.P.: Quanto la storia e la tradizione della nautica incidono sui nuovi progetti?

F.P.: Io sto lavorando ad un progetto, che è per me una sorta di punto di partenza per un nuovo modo di interpretare il tema della barca, per ritornare alla nautica la quale possiede delle valenze lontane dal mondo dell'architettura, anche se poi molti clienti vedono la barca come una sorta di villa galleggiante.

Ogni volta che devi inventare qualcosa di nuovo, devi allontanarti dal passato, dal conosciuto, anche se, a mio giudizio, si è persa in questi ultimi anni, e non è un bene, la tradizione italiana della nautica poiché sono cambiate le tendenze e le scelte del mercato. Forse la crisi sta anche penalizzando la ricerca; prima del 2008 le banche si erano accorte che la nautica rappresentava un forte settore di business e finanziavano molti progetti e iniziative. Trovavi miliardari che arrivavano in cantiere e commissionavano una barca, poi arrivava uno straniero che la voleva anche al 30% in più giocando al rialzo e il flusso di denaro favoriva ricerca e sperimentazione, oggi, non è più così. Nel 2008 c'è stato un crollo forte del settore e siamo tornati ad una nautica di 20 anni fa, più banale, meno sperimentale e talentuosa.

G.P.: Tu lavori per cantieri italiani?

F.P.: Sì, ma anche per cantieri stranieri. Oggi potrei lavorare molto in Turchia, ma per scelta personale non lo faccio. In verità i cantieri italiani sono i migliori del mondo da un punto di vista di capacità produttiva. Tuttavia per quanto riguarda la qualità, intesa a 360°, è necessario andare in Germania o in Olanda, è come comprare una Mercedes o una BMW. Si notano le differenze nell'organizzazione, nel prodotto e nella tecnologia, è una questione culturale e mentale: ad un tedesco non puoi improvvisare niente, se gli dici che tra 6 giorni la barca è pronta, il 6° giorno si presenta e se non è pronta vi sono conseguenze a cui probabilmente gli italiani non sono abituati. Qualitativamente parlando il Made in Italy è ancora forte: noi facciamo delle linee esteticamente più belle e accattivanti, più velocemente degli altri e con una cultura del taglio di ottimo livello. Però a noi interessa principalmente l'estetica, la superficie, ci concentriamo meno su quello che avviene tra la struttura e la superficie. In quel pacchetto c'è un mondo che può variare da 30 a 40 milioni a barca, a parità di dimensioni. I tedeschi sono bravi soprattutto nell'invisibile. La prima volta che sono andato in Olanda e in Germania, nelle sale macchine calde e roventi, i tubi ai quali ti appoggiavi erano freschi perché raffreddati dall'acqua che vi passava all'interno.

G.P.: Does one pay attention to issues related to sustainability also in the yachting sector?

F.P.: You cannot avoid paying attention to it, but in a motorboat it is impossible to reach significant results. Some yacht builders have tried to make electric boats (Ferretti) but we are still far from success. The only way would be to build a kind of oil tanker with many square metres of photovoltaic panels to assure the supply of a great quantity of energy to move the propellers, but the more you increase the surface, the greater mass and weight, and you can therefore never reach the goal. In this field the shipyards have gone in another direction; while maintaining diesel engine they have focused on designing hulls with a better performance thanks to attentive engineering research aimed at obtaining a smoother flow and thus lower consumption and power requirements, and at making the engine, which previously pumped litres of diesel in indiscriminate quantities, pump half the quantity while guaranteeing the same, and often a higher, speed. The hulls are changing, and thus also the superstructure and the general design. I am working together with an engineer of Livorno, Rabito, on a hull that is longer and thinner, with a higher performance, a kind of canoe that makes it possible to consume and pollute much less because it requires a less powerful engine in spite of an improved performance. This is 'green-oriented' research.

G.P.: What relationship is there between the yachting sector and other worlds associated with industrial design, as for instance the car industry? Do they proceed at the same pace?

F.P.: I wouldn't say so. We have made a kind of experiment with Lancia to see how yacht designers would get by in the car sector. It has been lots of fun, but as far as car design is concerned, the only possible migrations are limited to the emulation of lines and profiles, and not much else. Certain transmutations are very conspicuous in my drawings. But as a result of the changes that have occurred, especially recently, car design can as I see it never be associated with yachting to any great extent. I try, because it has always been my dream, but I know it is hard.

G.P.: How much do the history and tradition of boating influence new designs?

F.P.: I am working on a project, which is a kind of starting point for a new way to interpret the theme of the yacht, to return to the boating tradition which has a number of valences that are distant from the world of architecture, even if many customers consider a yacht a kind of floating villa. Every time you must invent something new, you must put a distance between yourself and the past, the familiar, even if I believe a lot of the Italian yachting tradition has been lost in recent years – and this is an anything but positive development – because the trends and demands in the market have changed. Perhaps the crisis is also affecting the research; before 2008 the banks had realized that yachting represented a strong business sector, and they funded many projects and initiatives. You met billionaires who came to a yard and ordered a yacht, then a foreigner came and wanted it, even at 30% more, raising the bid, and the flow of money favoured research and experimentation. It is no longer like that today. The sector has faced a serious slump in 2008, and we are going back to the yachting tradition of 20 years ago, more banal, less experimental and talented.

G.P.: Do you work for Italian yacht builders?

F.P.: Yes, but also for foreign ones. Today I could work a lot in Turkey, but I don't for personal reasons. Actually, the Italian yacht building yards are the world's best in terms of production capacity. However, as far as 360° quality is concerned one must go to Germany or the Netherlands, it is like buying a Mercedes or a BMW. You notice the differences in the organization, in the product and in the technology, it is a cultural and mental question: you cannot improvise anything with a German, if you tell him the yacht will be ready in 6 days, on the 6th day he arrives and if it is not ready, there will be consequences that Italians are probably not used to. In terms of quality, Italian products are still strong: we produce lines that are aesthetically more beautiful and striking; our boats are faster than others and the proportions excellent. But we are above all interested in the aesthetics, the surface, and focus less on what happens between the structure and the surface.



C'è molta attenzione anche per il comfort degli ambienti dell'equipaggio, a differenza di ciò che accade nei cantieri italiani, è una questione culturale.

G.P.: Rispetto ai Turchi o ai Cinesi, i nostri prezzi sono ancora oggi molto più alti?

F.P.: Sì, e questo è molto pericoloso, per quanto riguarda la Turchia. I cinesi invece fanno più investimenti finanziari (hanno investito per es. nel gruppo Ferretti) che scelte consapevoli di sviluppo del settore nautico: la Cina ha un mare oggettivamente brutto, le coste non sono curate e i porti turistici sono del tutto assenti anche perché culturalmente non amano il sole ed il mare. I ricchi miliardari possiedono una Ferrari ma molti la tengono in garage: l'età media dei ricchi ha 27 anni e forse hanno interessi diversi dalla passione per il mare. Nel mondo occidentale lo yacht è un segno di potere, in Cina no! Alcuni cantieri europei stanno andando in Cina cercando di fare una parte della loro produzione là, ma si tratta di eventi sporadici. Uno straniero va da Baglietto, da Sanlorenzo, ecc. proprio perché sono espressione di bellezza e Made in Italy, il Made in China nel lusso ancora non funziona. Secondo me questa trasfuga in Cina rappresenta una bolla che sgonfierà, perché anche i cinesi acquistano in Europa gli oggetti di lusso. Inoltre i nuovi ricchi non vogliono copie potendo permettersi l'originale, l'autenticità di una tradizione che fortunatamente rimane saldamente in mano agli europei.

In that package there is a whole world, which may vary between 30 and 40 million per boat, of the same dimensions.

Germans are especially good with everything that is invisible. The first time I went to the Netherlands and to Germany, the tubes you lean on in the hot and scorching engine rooms were cool, because they were chilled by the water that passed inside them. A lot of attention is also dedicated to the comfort of the crew, something which is not the case in Italian yacht building yards, it's a cultural issue.

G.P.: Are our prices still much higher today as compared to Turkey or China?

F.P.: Yes, and this is very dangerous, as far as Turkey is concerned. The Chinese, on the contrary, make principally financial investments (they have for instance invested in the Ferretti group) rather than conscious choices in terms of developing the yachting sector; China has an objectively ugly sea, the coasts are neglected and there are no touristic harbours at all because the Chinese do not, by tradition, enjoy the sun and the sea.

Rich billionaires own a Ferrari, but many keep it in the garage: the average age of the rich is 27 years, and perhaps they have other interests than a love for the sea. In the Western world the yacht is a sign of power, in China this is not the case! Some European yacht building yards are going to China, trying to establish a part of their production there, but it is a matter of sporadic events. Foreigners turn to Baglietto, Sanlorenzo and so on precisely because they are an expression of beauty and Italian style, luxury made in China still does not work. In my opinion, this transmigration to China is a bubble that is bound to deflate. The Chinese buy their luxury items in Europe. Moreover, the new rich do not want copies, as they can afford the original, the authenticity of a tradition that fortunately remains solidly in the hands of the European.

Blue Scorpion, Francesco Paszkowski Design, Baglietto boatyard.
Photo by Studio Ciapetti.



G.P.: Adesso a che progetti stai lavorando?

F.P.: Sono tornato a collaborare con Baglietto dopo due anni di fermo per un problema di gestione del cantiere. Adesso c'è un nuovo proprietario, il Gruppo Gavio. Sto seguendo per loro 5 barche, 2 della nuova gestione e 3 di quella vecchia. Con Sanlorenzo una barca multifunzionale dislocante, per tutti i mari (Mari del Nord, Caraibi, Messico), tutta green e molto interessante. Con CRN sto progettando un 60 metri, con l'olandese Heesen un 50 metri. Con Tankoa due 65 metri e ho appena terminato gli interni di un **Canados 120**.

G.P.: Questi grandi progetti, iniziano a costruirli anche senza committenti o no?

F.P.: Prima del 2008 c'era maggiore progettualità e propensione al rischio perché il mercato comunque "tirava". Adesso no, c'è un processo di acquisizione più complesso, di pagamenti, garanzie, fidejussioni, ecc. Per un progetto di un grande yacht normalmente si impiegano 3 anni e, se è un progetto particolarmente difficile, anche 5 anni, ma ormai più nessuno vuole giocare di anticipo.

G.P.: Quante persone lavorano al tuo studio?

F.P.: Attualmente 6 persone, anche se ho altri 4 esterni: 2 renderisti a Cascina e 2 che fanno gli esecutivi dei mobili a Genova. 6 è il numero minimo per lavorare dando qualità. Devi comunque legarti a studi satelliti che puoi sganciare in momenti di crisi, anche se io non ho mai sganciato. Inoltre c'è lo Studio Ciapetti, che è un'agenzia di grafica pubblicitaria di Firenze che mi segue tutta la parte dell'immagine, delle foto e dei libri. Per ogni barca che ci interessa particolarmente facciamo una pubblicazione, affinché anche l'armatore abbia un libro da regalare agli amici.

G.P.: What projects are you working on now?

F.P.: I have resumed collaborating with Baglietto after an impasse of two years caused by a problem of management of the yacht building yard. A new owner, the Gavio Group, has now taken over. I am working on 5 boats for them, 2 of the new management and 3 of the old one. Then I am working on a multifunctional yacht for Sanlorenzo; it is suited to all kinds of oceans (the North Sea, the Caribbean, Mexico), it is a displacement vessel, completely green, very interesting. I am also designing a 60 metres for CRN, a 50 metres for the Dutch Heesen and two 65 metres for Tankoa, and I've just completed the interiors of a **Canados 120**.

G.P.: Do the yards begin to build these great designs even if they do not have a customer, or not?

F.P.: Before 2008 there was a greater willingness to launch new initiatives and to take risks, because the market was in any case sufficiently active. Today this is no longer the case; the acquisition process has become more complex, with payments, guarantees, fidejussions etc.

The design of a large yacht normally takes 3 years and, if it is a particularly difficult project, also 5 years, but nobody wants to speed up the process without the due assurances.

G.P.: How many persons do you employ?

F.P.: I today have 6 persons working for me, even if I have another 4 externals: 2 renderers in Cascina and 2 persons who prepare final construction drawings of furniture in Genoa. 6 is the minimum number for guaranteeing work of high quality. You must in any case team up with satellite firms that you can set adrift in moments of crisis, even if I have never done so. I also work with the Ciapetti firm, an advertising graphics agency in Florence which takes care of all aspects related to the image, photographs and books for me. We publish a volume for every boat which interests us particularly, so that also the owner has a book to give his friends.

concept: ISA - International Shipyard
Ancona
naval architecture: ISA - technical
department
exterior design: Andrea Vallicelli
interior design:
Francesco Paszkowski Design
collaborator: Margherita Casprini
length: 49.95 m
load water line: 42.70 m
maximum beam: 9 m
moulded depth: 4.50 m
construction: steel, aluminium

photo by Studio Ciapetti



Papi du Papi

Francesco Paszkowski Design

Il progetto dello studio Paszkowski Design per gli interni di Papi du Papi è un lavoro a tutto tondo che si basa soprattutto su soluzioni architettoniche piuttosto che su importanti pezzi di design. Oltre alla definizione degli spazi, alla ricerca dei materiali e alla realizzazione del décor, comprende anche un accurato studio dell'illuminazione di bordo, mirato ad esaltare il contrasto luci-ombre già creato dall'uso dei materiali e dagli elementi progettuali di rilievo, quali la scala di collegamento interno fra i ponti o la testata del letto dell'armatore. Su richiesta di quest'ultimo, il progetto ha riposto grande attenzione all'impianto audio-video, integrando nell'arredo schermi TV e altoparlanti per l'ascolto della musica. Il décor è giocato sull'uso di due essenze usate alternativamente per pavimenti, pareti e mobili: palissandro fiammato del Brasile e rovere rigatino, più rigoroso e moderno, scelti per creare un'atmosfera che unisca con equilibrio la cultura sudamericana e quella europea. Come nella selezione delle essenze, anche la scelta della pietra segue lo stesso concetto di continuità, prediligendone solo due tipi, Jerusalem Stone, per la parete di prua del salotto e nei bagni, e travertino, usato a pavimento in abbinamento e in contrasto al palissandro.

The interior decoration of the interiors of the Papi du Papi by Paszkowski Design is a project in the round, which is above all based on architectural solutions rather than on important design pieces. In addition to the definition of the spaces, the studied choice of materials and the realization of the décors, the project also comprises an accurate study of the on-board illumination, which is aimed at exalting the contrasts between lights and shades that have already been created by the use of materials and important design elements, as the stairs connecting the bridges and the headboard of the bed in the master cabin. On the request of the owner, the architects have paid great attention to the entertainment systems, building television screens and speakers for listening to music into the furniture.

The decoration is based on a combination of two types of wood, which are used alternatively for floors, walls and furniture: Brazilian flamed rosewood and striped oak, more rigorous and modern, chosen to create an atmosphere where the South American culture and the European one form a balanced union. As in the choice of wood species, also the selection of stone types is based on a concept of continuity, with a combination of only two styles, Jerusalem stone for the wall nearest the bow in the salon and the bathrooms, and travertine, used as flooring material combined with and in contrast with the rosewood.





A corredo di legno e pietra, il progetto affianca il cuoio come terzo materiale, mentre i ciellini sono realizzati in un particolare tessuto, ottenuto dalla combinazione di stecchette di legno intrecciate a fili di cotone, e disposto a scacchiera, realizzato in due diverse nuance, una più scura nella suite armatoriale e nel living, leggermente più chiara nelle cabine ospiti. Le foto e i quadri dell'armatore, tutti ricordi di viaggio, inseriti sia nelle cabine che nei disimpegni aggiungono un tocco personale discreto, integrato con eleganza nel contesto.

Il layout di questo 50 metri dislocante a tre ponti, realizzato dai cantieri ISA - International Shipyards Ancona - in acciaio con struttura in alluminio, prevede salone, sala pranzo, cucina, dispensa e, nella parte di prua, l'appartamento armatoriale sul main deck, cinque cabine ospiti nel lower deck; un secondo salotto, la timoneria, la cabina del comandante e un day-toilet sull'upper-deck. Completano il layout della barca il sun deck con ampia zona prendisole, bar, Jacuzzi, e la beach area a poppa, un ambiente a pelo d'acqua, rivestito in teck con divano a zona bar.

Sul main deck il living e la sala pranzo sono un unico ambiente, delimitato a prua da una parete in pietra. La zona conversazione comprende un divano a L di Armani Casa, due poltroncine e un tavolo basso, il pavimento è in palissandro fiammato.

A third material, leather, is used as complement to wood and stone, while the ceilings are covered with a special fabric made from wooden sticks woven together by cotton threads, arranged in a checkerboard pattern with two different shades, a darker one in the master suite and the living area, and a slightly lighter one in the guest cabins. The photographs and paintings of the ship owner, all of them memories from travels and which are hung both in the cabins and in the accessory areas, add a discreet personal touch that merges elegantly with the rest of the decoration. The layout of this 50 metres long vessel with three bridges built by the ISA - International Shipyards Ancona - in steel with structure in aluminium, features a salon, dining room, kitchen, storeroom and, in the bow area, the master apartment on the main deck and five guest cabins on the lower deck, a second salon, the steering gear, the captain's cabin and a day-toilet on the upper deck.

The layout of the boat is completed by a sundeck with a large area for sunbathing, a bar, a Jacuzzi and the beach area to the stern, an area at water level faced with teak, featuring a bar area with a sofa. The living and dining rooms on the main deck consist of a single room, delimited on the bow side by a stone wall. The conversation area comprises an L-shaped sofa by Armani Casa, two armchairs and a low table.

The floor is in Brazilian rosewood. Four speakers are built into the uprights in striped oak between the windows, arranged so as to obtain the right contrast between light and dark shades, and to ensure that functional aspects do not prevail on aesthetic ones. A large rectangular dining table for 12 persons with chairs designed by Matteo Grassi stands on a travertine floor. The illumination is by Flos. The wall nearest the bow, which is the dominant feature of this room, separates the bedroom area from the living room.



side view and fly deck

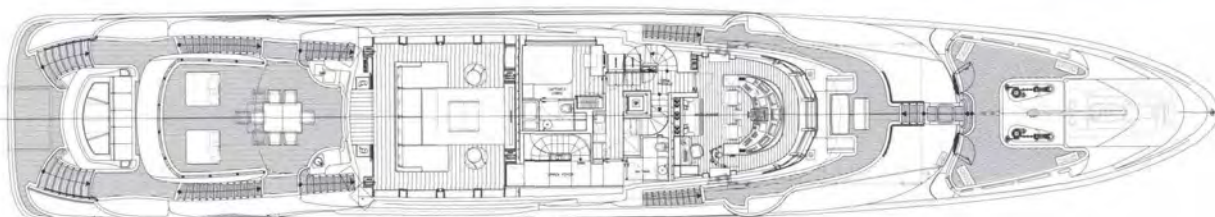


Lungo le murate, nei montanti in rovere rigatino fra una finestratura e l'altra sono integrati quattro altoparlanti, in modo che il contrasto chiaro-scuro sia rispettato e l'aspetto funzionale non risulti predominante su quello estetico. Un grande tavolo pranzo rettangolare per 12 persone con sedie di Matteo Grassi è appoggiato su un pavimento in travertino. L'illuminazione è Flos. La parete a prua, elemento caratterizzante di questo ambiente, separa la zona notte da quella giorno. Realizzata in Jerusalem Stone a spacco e studiata a moduli rettangolari e quadrati a bassorilievo, gioca un doppio ruolo: decorativo da un lato e funzionale dall'altro. La zona di prua del ponte principale è dedicata alla suite armatoriale, comprensiva di salottino con grande schermo TV e studio. È la parte della barca che meglio dimostra l'attenzione del progetto alla definizione degli spazi, che si aprono uno dopo l'altro, quasi a volere rivelare le loro caratteristiche in maniera graduale, passo dopo passo. Tende in lino a pannello, lo stesso materiale usato per quelle delle finestrature, separano questi due ambienti dalla vera e propria zona notte, formata da letto, dressing e bagno. L'illuminazione è di Artemide. L'intimità della zona dedicata al riposo è accentuata da una sorta di cornice in rovere rigatino che circonda il letto, mentre la testata è, come i comodini e il pavimento, in palissandro ed è retroilluminata. Il progetto ha dedicato grande spazio e cura alla zona bagno, che si sviluppa da murata a murata a prua del letto e dello studio, come divisa in cinque "blocchi", non visibili dalla zona letto, ad eccezione del primo, formato da un'ampia doccia e da una grande vasca in Jerusalem, protetti da una parete in vetro trasparente.

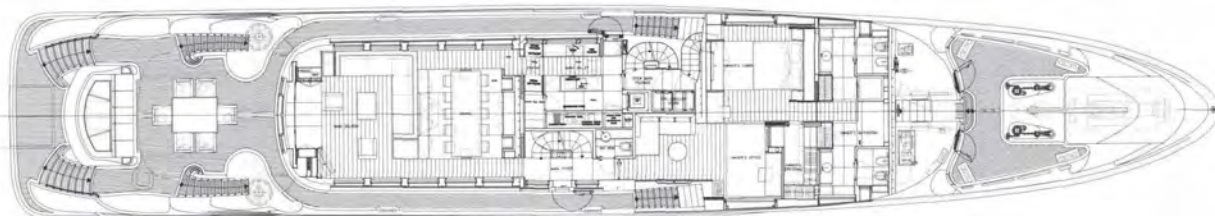
It is faced in split Jerusalem stone, arranged in rectangular and square modules that form a bas-relief, and performs a double role: as decoration on the one side, as it adds depth to this large room thanks to the chiaroscuro effects of the bas-relief, and as a functional element on the other, as it serves as efficient separation between the master suite and the living room.

Master suite: The bow area of the main bridge is occupied by the master suite, including a salon with large TV screen and study. This is the part of the boat where the definition of the spaces has been subject to the most attentive study; the rooms reveal themselves one after their other, almost as if to only unveil their characteristics gradually, step by step. Panel curtains in linen, the same material used for the windows, separate these two areas from the bedroom proper, consisting of bed, dressing room and bathroom. The illumination is by Artemide.

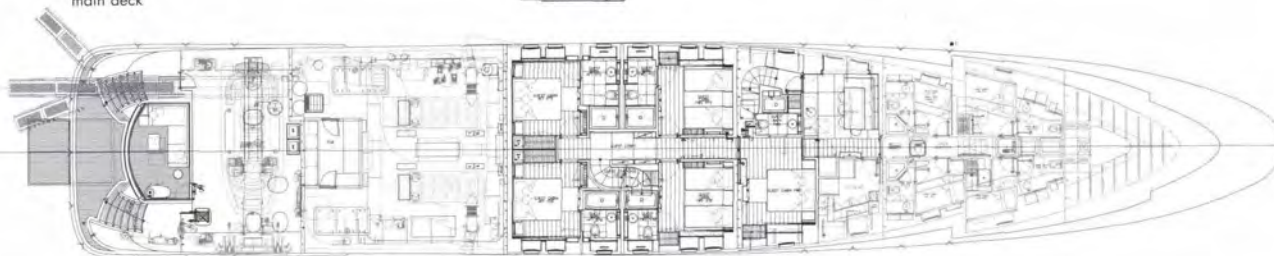
The intimacy of the area dedicated to repose is accentuated by a kind of frame in striped oak which surrounds the bed, while the backlit headboard is in rosewood like the bedside tables and the floor. The designers have paid considerable attention to the bathroom, which occupies the whole area from bulwark to bulwark on the bow side of the bedroom and the study, and is so to speak divided in five "blocks". None of them are visible from the bedroom area, except the first, which features a large shower and bathtub in Jerusalem stone, protected by a wall in transparent glass.



upper deck



main deck



lower deck

length overall: 28.60 m
length at the waterline: 23.90 m
maximum beam: 6.75 m
guest accommodation: 8 people
crew accommodation: 4 people
interior design:
Francesco Paszkowski Design
collaborator: Margherita Casprini
boatyard: Sanlorenzo

photo by Studio Ciapetti



SL94

Francesco Paszkowski Design

SL 94 segue in ordine di tempo il primo esemplare della linea, il 104 e precede il 118, già in fase avanzata di studio e previsto per il 2013.

In sintonia con il modello che l'ha preceduto, SL 94 ripropone linee eleganti nella tradizione Sanlorenzo, un design equilibrato per lo scafo dominato dai 6 oblò rettangolari e dalle grandi superfici vetrate del piano di coperta.

Il fly è l'elemento caratterizzante degli spazi esterni dell'SL 94, un'area molto fruibile, paragonabile a una grande terrazza sul mare, grazie all'abbattimento di ostacoli visivi nella sua parte poppiera, realizzata in plexiglass e delimitata da mancorrente in teak, "una soluzione progettuale che permette di spaziare con lo sguardo nell'ambiente circostante senza alcun confine, una volta distesi sui divani e le chaise longue".

Per la realizzazione degli interni e dell'illuminazione lo studio Francesco Paszkowski Design si è avvalso della collaborazione dell'architetto Margherita Casprini, che da tempo cura per lo studio il décor e la ricerca di materiali per gli interni.

Il layout prevede salone, sala pranzo separata, cucina Boffi sul main deck, suite armatoriale, cabina Vip, due cabine ospiti e alloggio per l'equipaggio nel lower deck.

Il progetto delinea uno stile coerente in tutti gli ambienti di bordo, con l'utilizzo di tre essenze, pietra nei bagni, pelle per poltrone, sedie, base dei letti e i gradini della scala interna, acciaio per i dettagli.

The SL 94 comes after the first model of this series, the 104, in time, and precedes the 118 which is already in an advanced stage of planning and is expected to be ready in 2013.

Like the model preceding it, the SL94 vaunts the elegant lines distinguishing the production of the Sanlorenzo shipyards; a balanced hull design dominated by the 6 rectangular portholes and the large glazed surfaces on the deck.

The flybridge is the most striking element of the exterior areas of the SL 94, a highly versatile area that may be compared to a large terrace overlooking the sea, thanks to the elimination of visual obstacles in the stern area, which is made in Perspex with the exception of a railing in teak, "a design solution that makes it possible to let the eye roam across the surroundings without any limit, once one is seated on the sofas and the chaise lounges".

For the realization of the interiors and the illumination, Francesco Paszkowski Design has availed itself of the cooperation of architect Margherita Casprini, who has been taking care of the decoration and research of materials for interiors for some time.





La combinazione dei materiali e, soprattutto, la lavorazione in 3D dei legni e della pietra, che riproduce la trama di un tessuto, ha permesso di realizzare un décor prezioso, al contempo lineare e privo di eccessi, che ne lascia intuire lo studio approfondito alla base.

L'illuminazione è affidata a faretti orientabili senza gole incassati nei ciellini e ad elementi luce composti da due faretti che scendono dalla quota del ciellino nella sala pranzo e nella suite armatoriale.

Alle pareti in teak rigatino sono abbinati pavimenti in rovere colorato spazzolato a doghe larghe e a effetto anticato, lavorato in 3D, ben percepibile sia al tatto che alla vista. I ciellini sono in parte laccati e in parte realizzati in pelle e stoffa con lavorazione tridimensionale con una finitura perlacea che cambia pertanto di tonalità in base al movimento e all'intensità della luce artificiale e naturale.

Come terza essenza è stato scelto il wengé, utilizzato per la parete che separa il living dalla sala pranzo, per quella che divide la zona letto della suite armatore dal bagno, i mobili, le librerie e le testate dei letti.

The plan consists of salon, separate dining room, Boffi kitchen on the main deck, master suite, VIP cabin, two guest cabins and crew accommodation on the lower deck.

The project is characterized by a coherent style in all areas on board, with the use of three wood species, stone in the bathroom, leather for armchairs, chairs, bed bases and the steps of internal stairs, and details in steel.

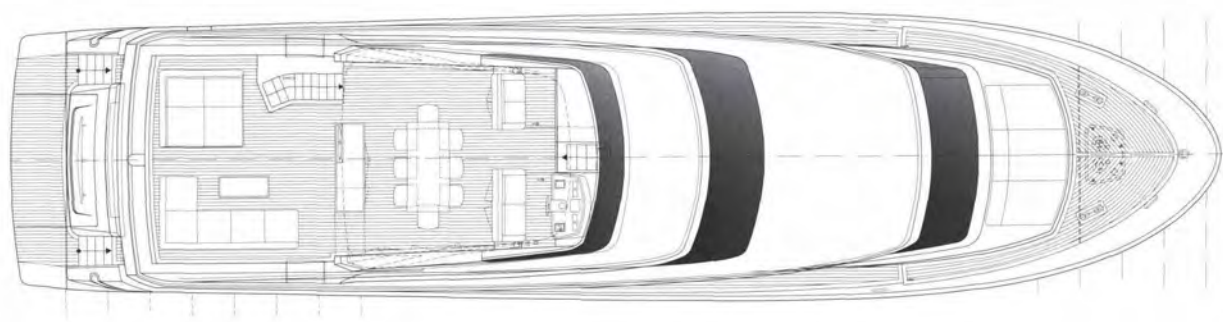
The combination of the materials and, above all, the sculptural crafting of the parts in wood and stone made to resemble the texture of a fabric, have made it possible to create an interior decoration that is prestigious but at the same time linear and free from excesses, something that requires an attentive study.

The illumination is provided by adjustable spotlights without grooves, embedded in the ceilings, and lighting apparatuses in the form of two spotlights that descend from the level of the ceiling in the dining room and in the master suite.

The walls in striped teak are combined with floors in large staves of tinted brushed oak made to look aged, with a 3D crafting that is clearly perceptible both to the touch and to the eye. The ceilings are partially varnished and partially covered with leather and fabric with three-dimensional crafting, with a pearly finish that changes nuance when seen from different angles and with the intensity of artificial and natural light.

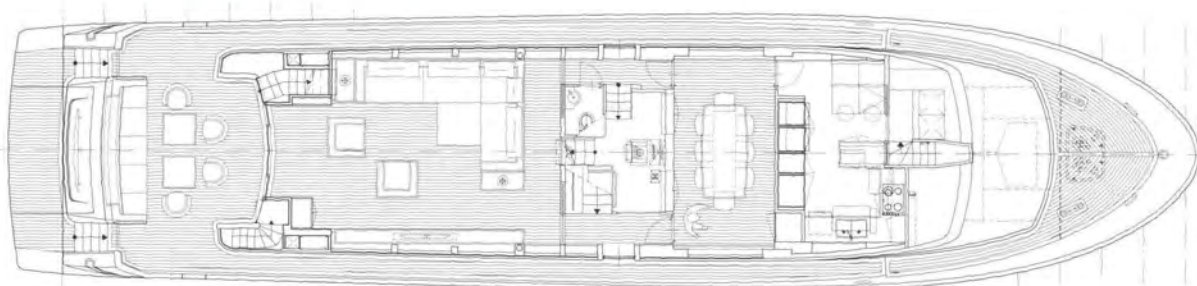
The third wood species chosen is wengé, used to face the wall separating the living room and the dining room and the one placed between the bedroom area of the master suite and the bathroom, and for furniture items as the bookcases and the headboards of the beds.

The living area is a secluded and cosy area with an L-shaped conversation corner; it is characterized by the linear forms of the sofa, the windows and the wall separating it from the dining room.



side view and fly bridge

0 0.5 1



main deck



lower deck



Il living è uno spazio raccolto, con un'area conversazione a L, caratterizzato da un'accentuata linearità, riscontrabile nelle linee dei divani, nelle finestrate e nella parete che separa questo spazio dalla sala pranzo. La lavorazione particolare della parete, realizzata a moduli rettangolari e quadrati a sbalzo con lavorazione 3D, delimita questo spazio a prua e contemporaneamente ne amplifica la profondità. A prua della parete, e accessibile da due lati, si trova la stanza da pranzo per otto ospiti. Se all'esterno la zona relax a poppa è il fiore all'occhiello del ponte fly e la parete in wengé è il punto forte del living sul ponte principale, l'ambiente che presenta le soluzioni progettuali più inconsuete nel lower deck è senza dubbio la cabina armatoriale a tutto baglio.

Collocato all'estrema poppa, il bagno è realizzato in tre "blocchi". Al centro, mascherata dalla parete in wengé, si trova una doccia aperta di grandi dimensioni, tutta in marmo. Le pareti della doccia sono lavorate in 3D dando un effetto "onda" al materiale. Ai lati della grande doccia e chiusi entrambi da una porta, si trovano a sinistra il box con il lavabo, a destra quello con i servizi.

Entrando nella cabina, il letto matrimoniale con base in pelle blu risulta protetto alla vista dalla testata che lo racchiude come in un guscio.

The particular crafting of the wall, with its rectangular and square projecting modules with sculptural effects, both defines the space towards the bow and makes it appear more profound. The dining room with room for eight guests is located on the bow side of this wall; it is accessible from both sides. While the area dedicated to relax on the stern end is the crowning point of the flybridge, and the wall in wengé is the main feature of the living area on the main deck, the environment vaunting the most unusual design solutions on the lower deck is undoubtedly the master cabin, which is provided with every comfort. Placed at the far stern, the bathroom consists of three "blocks".

In the centre, concealed behind the wall faced with wengé, there is a very spacious open shower, all in marble. The walls of the shower have been given a three-dimensional texture, which makes the material appear as if "woven". The doors on either side of the shower lead to two small rooms, the left housing the washbasin stand and the right the toilet. When one enters the cabin, the double bed with blue leather base is concealed by the headboard, which embraces it like a shell.